

①⑨ RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
INSTITUT NATIONAL
DE LA PROPRIÉTÉ INDUSTRIELLE
PARIS

①① N° de publication :
(A utiliser que pour
le classement et les
commandes de reproduction)

2.126.602

②① N° d'enregistrement national
(A utiliser pour les paiements d'annuités
les demandes de copies officielles et toutes
autres correspondances avec l'I.N.P.I.)

71.04809

①⑤ BREVET D'INVENTION

PREMIÈRE ET UNIQUE
PUBLICATION

②② Date de dépôt 12 février 1971, à 15 h 30 mn.
Date de la décision de délivrance 11 septembre 1972.
Publication de la délivrance B.O.P.I. — «Listes» n. 40 du 6-10-1972.

⑤① Classification internationale (Int. Cl.) G 07 c 5/00//G 06f 15/00; G 08 g 1/00.

⑦① Déposant : GRIHANGNE André, 186, avenue Victor-Hugo, Paris (16).

⑦③ Titulaire : *Idem* ⑦①

⑦④ Mandataire :

⑤④ Procédé de transport individuel urbain.

⑦② Invention de : André Grihangne.

③③ ③② ③① Priorité conventionnelle :

La présente invention a pour objet un procédé de transport individuel urbain.

Le transport par véhicule automobile individuel n'a cessé, depuis sa création, de prendre une importance de plus en plus grande car il est un moyen de transport agréable, rapide, peu fatigant et d'une grande souplesse d'emploi, en regard des transports en commun mis actuellement à la disposition du public.

Cependant l'expansion incontrôlée de ce moyen individuel de transport, provoque dans les grandes villes comme dans les petites, des inconvénients en ce qui concerne la circulation et le parage des véhicules, qui ont pour résultat à certains moments un blocage total de la circulation.

On cherche à limiter ces inconvénients par l'application immédiate d'une réglementation obsédante et par l'exécution de programmes de travaux ruineux pour l'économie générale au détriment de l'harmonie de villes anciennes.

Le procédé de transport suivant la présente invention a pour but d'apporter à ces problèmes, notamment pour les villes nouvelles en projet, une solution globale et durable, tout en respectant et même en accroissant le degré de liberté du citoyen.

Conformément à la présente invention, on utilise un procédé de transport individuel urbain comprenant un ensemble de véhicules automobiles individuels de même gabarit, caractérisé en ce que chaque véhicule est susceptible d'être relié à l'arrêt entre les phases de roulage à l'un des postes périphériques échelonnés près des voies de circulation, chacun desdits postes périphériques constituant un distributeur d'énergie d'un réseau primaire pour le ravitaillement en énergie de l'installation motrice du véhicule et un élément terminal d'un ordinateur central de gestion de la régie des véhicules commandé par un élément enregistreur placé sur le véhicule dont le fonctionnement est déclenché et entretenu par l'introduction dans ledit élément enregistreur d'un support d'identification de l'utilisateur.

Suivant ce procédé, le citoyen utilise un véhicule dont il n'est pas propriétaire et qui appartient à une régie d'exploitation à laquelle il est abonné comme à un service public quelconque.

Le taux quotidien d'utilisation d'un véhicule est de toute évidence le paramètre fondamental de l'économie de son emploi.

Le procédé suivant l'invention permet de mobiliser le parc automobile d'une ville au maximum des possibilités de son emploi, en satisfaisant les besoins des abonnés à un niveau de probabilité défini. Les véhicules exploités dans le cadre de ce procédé peuvent présenter un certain nombre de qualités intrinsèques ; telles qu'une installation motrice présentant un fonctionnement silencieux et n'entraînant pas la pollution de l'environnement, des performances commerciales nettement supérieures à celles des véhicules actuels qui sont

ralentis et même bloqués par le trafic dans les villes.

Ce procédé doit tendre à éliminer le stockage, au coeur des cités, d'hydrocarbures en importantes quantités, ce qui présente un danger certain pour la sécurité en dépit des précautions réglementaires adoptées.

5 Enfin il est possible d'obtenir par l'exploitation de ce procédé de transport, une harmonisation de la charge du réseau d'énergie primaire des villes, notamment d'énergie électrique, par rapprochement des débits aux heures de pointe et aux heures creuses, conduisant à une optimisation du coût-efficacité de l'ensemble du procédé.

10 Dans le procédé de transport suivant l'invention, on utilise des véhicules d'un gabarit unique le plus réduit possible et susceptible néanmoins de permettre le transport confortable pendant une durée déterminée de quatre personnes, y compris le conducteur.

L'énergie stockée à bord du véhicule confère à celui-ci une autonomie de l'ordre d'une heure et elle est susceptible d'une restitution de potentiel en quelques minutes.

L'installation motrice est agencée en cycle fermée et elle est alimentée par une source autonome.

20 La distribution de l'énergie primaire est assurée par des postes régulièrement échelonnés près des voies de circulation le long desquelles les véhicules viennent se ranger de façon aléatoire entre les phases de roulage, au gré de l'utilisateur et de sa destination.

Ces postes de distribution qui peuvent présenter la forme des taximètres utilisés pour le stationnement payant sont à la fois :

- 25 - les périphériques du réseau d'énergie primaire (basse ou moyenne tension, suivant la structure du réseau électrique urbain).
- les éléments terminaux d'un ordinateur central de gestion de la régie des véhicules.

30 Dès la fin de son utilisation, l'utilisateur est obligé de connecter le véhicule à l'un de ces postes, pour lui permettre de récupérer son titre d'abonné qui est constitué par un support d'identification de l'utilisateur. La récupération de ce support d'identification met fin à la vacation d'emploi du véhicule.

35 Dès que l'abonné introduit un support d'identification dans un élément enregistreur placé sur le véhicule, l'ordinateur central prend en charge les éléments du début de la mission, notamment l'engagement de la responsabilité civile et pénale de l'abonné pendant la durée du trajet.

Ensuite les éléments de durée et de kilométrage du trajet sont portés dans l'élément enregistreur monté sur le véhicule et pris en charge par l'ordinateur central lors du retour à l'un des postes périphériques.

40 L'ordinateur affiche également l'autonomie dont dispose le véhicule au

moment de sa prise en charge et entretient les données nécessaires au programme de maintenance.

Enfin, l'ordinateur, au moyen d'un sous-programme de liquidation mensuelle, établit les quittances adressées aux abonnés.

- 5 Bien entendu, diverses modifications peuvent être apportées par l'homme de l'art aux dispositifs ou procédés qui viennent d'être décrits uniquement à titre d'exemples non limitatifs, sans sortir du cadre de l'invention.

R E V E N D I C A T I O N S

- 1) Procédé de transport individuel urbain comprenant un ensemble de véhicules automobiles individuels de même gabarit, caractérisé en ce que chaque véhicule est susceptible d'être relié à l'arrêt entre les phases de roulage à l'un
5 des postes périphériques échelonnés près des voies de circulation, chacun desdits postes périphériques constituant un distributeur d'énergie d'un réseau primaire pour le ravitaillement en énergie de l'installation motrice du véhicule et un élément terminal d'un ordinateur central de gestion de la régie des véhicules, commandé par un élément enregistreur placé sur le véhicule dont le fonctionnement est déclenché et entretenu par l'introduction dans ledit élément en-
10 registreur d'un support d'identification de l'usager.
- 2) Procédé de transport, suivant la revendication 1, caractérisé en ce que l'installation motrice du véhicule est agencée en circuit fermé et est alimentée par une source autonome d'énergie.
- 15 3) Procédé de transport, suivant la revendication 1, caractérisé en ce qu'on utilise l'énergie électrique comme énergie primaire convenablement acheminée aux points de distribution qui assurent en quelques minutes la restitution de potentiel de la source autonome du véhicule.
- 4) Procédé de transport, suivant la revendication 1, caractérisé en ce que
20 l'ordinateur central prend en charge, dès l'introduction du support d'identification, les éléments du début de la mission, notamment l'engagement de la responsabilité civile et pénale de l'utilisateur pendant la durée du trajet.
- 5) Procédé de transport, suivant les revendications 1 et 4, caractérisé en ce que l'enregistreur placé sur le véhicule communique à l'ordinateur central
25 des informations concernant les éléments de durée et de kilométrage du trajet, qui sont comptabilisés pour l'établissement périodique de quittances adressées aux utilisateurs.